



Monte-Carlo 1973, Simo Lampinen sera contraint à l'abandon.



MA CHE BELLA MACCHINA !

# LANCIA FULVIA HF

ÉLÉGANTE, PRESQUE FRÊLE, IL NE FALLAIT CEPENDANT PAS SE LAISSER BERNER PAR LES APPARENCES... EN SPÉCIALES ET SUR TOUTES LES SURFACES, LA LANCIA FULVIA HF SE MONTRAIT REDOUTABLE. CONFÉE À QUELQUES-UNS DES MEILLEURS PILOTES DE L'ÉPOQUE, LA FULVIA A ÉTÉ L'UNE DES GRANDES ANIMATRICES DES ÉPREUVES ENTRE 1965 ET 1974, PERMETTANT À LANCIA D'OUVRIR SON FORMIDABLE PALMARÈS EN RALLYE.

083

HORS-SERIE SPECIAL ANNÉES 70 RALLYES MAGAZINE

**R**emplaçant l'Appia, la Lancia Fulvia apparaît en 1963. Sa ligne et son luxe l'imposent comme la référence de sa catégorie. Surfant sur ce succès, Lancia perpétue la tradition en développant une version Coupé. Dessinée par Piero Castagnero, la Fulvia Coupé est présentée au Salon de Turin 1965. Au départ, elle plaît surtout aux "ragazze" qui aiment sa ligne. Afin d'essayer de convaincre la gent masculine déçue par les 80 chevaux du 4 cylindres, Lancia ajoute 7 chevaux supplémentaires en 1967. La présentation de la version HF (pour High Fidelity, le nom d'une écurie de pilotes privés courant pour Lancia) survient en 1969. Allégée grâce à l'emploi de plexiglas et la suppression des pare-chocs, plus puissante (101 chevaux) et possédant des passages de roues plus généreux pour recevoir des pneus de grande dimension, cette HF 1,3 est prête pour la compétition. S'il lui arrive de gagner, son potentiel face à la concurrence limite cependant ses ambitions. Occupant (déjà !) le poste de directeur de la compétition, Cesare Fiorio parvient à convaincre la direction de l'intérêt de développer une version véritablement en mesure de jouer les premiers rôles. En 1969, apparaît alors la HF 1600 appelée aussi Fanalone, car elle possède deux phares intérieurs plus grands que les extérieurs. Son moteur de 1 584 cm3 développe 116 chevaux de série. La Squadra Corse HF se charge alors de la transformer en véritable bête à gagner.



Monte-Carlo 1972, Sandro Munari impose la Lancia Fulvia dans cette épreuve de prestige.

## REINE D'UNE ÉPOQUE

Le Championnat du monde des marques a été créé trop tard pour la Lancia Fulvia ! En 1973, cette dernière était en fin de carrière, après avoir marqué de son empreinte les épreuves courues entre 1966 et 1972. En sept ans, l'Italienne a accumulé une impressionnante série de victoires. Ces résultats ont été rendus possibles par une belle collection de pilotes dont certains n'ont jamais couru en Mondial avec la Fulvia. C'est le cas d'un Hannu Mikkola à l'orée de sa carrière qui accroche une belle 2e place au Rallye Autrichien des



©DPPI

Alpes 68 (abandon au RAC 68). Rauno Aaltonen court quatre courses sur la Lancia, terminant 2e du Sanremo 69 et 9e du Safari de la même année. La Fulvia figure dans la longue liste des voitures que Tony Fall a eues entre les gants. L'Anglais l'a menée à la victoire au Portugal 1968, a connu quelques abandons (Monte-Carlo 69 et 70), s'est classé 15e du Safari 1969 et a fini sur le podium du RAC 69. Avant sa période Ford,

Ove Andersson a ferrailé durant deux saisons sur une Fulvia, montant notamment deux fois sur le podium du Monte-Carlo en 66 (3e) et 67 (2e). De nouveau 2e de l'Acropole 67, il a ensuite remporté le Rallye d'Espagne. Les Italiens Sergio Barbasio (2e Sanremo 72) ou Lele Pinto ont aussi fait glisser la Fulvia. En France, René Trautmann n'a pas toujours été récompensé de ses efforts (13e au Monte-Carlo 68) tandis que Jean Ragnotti, pour sa seule expérience avec la voiture, a abandonné au Sanremo 1972 qu'il disputait avec Jean-Pierre Rouget.



©DPPI/MACKLEIN

Safari 1974, la Lancia Fulvia de Sandro Munari finira sur le podium.



©DPPI

Sanremo 1973, Simo Lampinen au repos. Il prendra la 8e place.



## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 4 cylindres en V à 13°  
 Emplacement : longitudinal avant  
 Soupapes : 8  
 Alésage x course : 82 mm x 75 mm  
 Cylindrée : 1 584 cm<sup>3</sup>  
 Couple maxi : 153 Nm à 4 500 tr/min  
 Distribution : 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne  
 Alimentation : 2 carburateurs double corps Solex C42 DDHF  
 Puissance maxi : 114 ch à 6 200 tr/min, jusqu'à 160 ch en compétition  
 Rapport poids/puissance : 9 kg/cv

### CHÂSSIS

Coque : berlinette sportive 2+2

### TRANSMISSION

Transmission : traction  
 Boîte de vitesses : mécanique à 5 rapports  
 Différentiel autobloquant

### SUSPENSIONS

AV : trapèzes triangulaires transversaux/ressort transversal à lames  
 AR : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, barre Panhard  
 Amortisseurs AV et AR : télescopiques

### FREINS/DIRECTION

AV : disques pleins de 259 mm de diamètre  
 AR : disques pleins de 267 mm de diamètre  
 Direction : à vis et galet

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 175/80/14  
 Jantes : en alliage léger

### DIMENSIONS

Empattement : 2 330 mm  
 Longueur : 3 975 mm  
 Largeur : 1 555 mm  
 Hauteur : 1 300 mm  
 Voie AV : 1 390 mm  
 Voie AR : 1 335 mm  
 Poids : 900 kg  
 Rapport poids/puissance : 7,4 kg / 8,1 ch

## LES PREMIERS TITRES DE LANCIA

Apparue au milieu des années 60, la Fulvia est alignée en compétition et cette traction parvient à battre les propulsions de l'époque ! En 1965, Leo Cella gagne notamment l'ancêtre du Sanremo. L'édition suivante, l'Italien récidive, devenant un des premiers pilotes à faire triompher la nouvelle Fulvia Coupé. Les nombreuses évolutions reçues par la voiture, associées à l'efficace travail de la Squadra de Fiorio permettent à la Lancia de rester compétitive et d'enregistrer de très nombreux succès : doublé au Rallye d'Espagne 67 (Ove Andersson, Sandro Munari), triplé au Sanremo 69 (Harry Källström, Rauno Aaltonen, Sergio Barbasio)... A la fin de l'année 69, le Suédois Källström décroche le titre européen, offrant à Lancia sa première consécration en rallye.

Pour rivaliser avec la concurrence, la marque italienne aligne parfois des équipes de très haut niveau. C'est notamment le cas au Monte-Carlo 1967 où pratiquement 15 Fulvia sont au départ avec comme fer de lance : Mikkola, Munari, Andersson, Cella, Zasada, Trautmann ou encore Toivonen ! Excusez du peu ! La persévérance de Lancia est finalement récompensée par le titre international en 1972 après les succès de Munari (Monte-Carlo), Lampinen (Maroc) et Ballestrieri (Sanremo). En 1973, malgré un moteur de 160 ch, la Fulvia peine face aux Berlinette et autres Escort. S'orientant vers le Championnat d'Europe, où la concurrence est un peu moins virulente, Munari obtient le dernier titre de la Fulvia qui est alors remplacée par la Stratos.

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE LANCIA FULVIA COUPÉ HF EN MONDIAL



©DPPI/MCKLEIN

### HARRY "SPUTNIK" KÄLLSTRÖM

Date de naissance : 30 juin 1939 à Södertälje (Suède). Décédé le 13 juillet 2009 d'une crise cardiaque  
 Début en rallye : 1957  
 Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (8e)  
 Nombre de rallyes en Mondial : 28  
 Victoire en Mondial : une, à l'Acropole 1976 sur Datsun Violet 160 J  
 Titre : Champion d'Europe 1969 sur Lancia Fulvia  
 Courses avec une Lancia Fulvia : entre 1965 et 1973, le Suédois remporte le Sanremo 69, le Rallye d'Espagne 69, le RAC 69 et celui de 70. Lors de ses courses en 1973, il se classe 8e du Monte-Carlo puis 4e en Suède.

### SANDRO MUNARI

Date de naissance : 27 mars 1940 à Cavarzere (Italie)  
 Début en rallye : 1965  
 Début en Mondial : Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (ab)  
 Nombres de rallyes en Mondial : 36  
 Victoires en Mondial : 7 (1ère au Sanremo 1974 sur Lancia Stratos)  
 Titres : Champion d'Italie 1969 et Champion d'Europe 1973 (Lancia Fulvia)  
 Courses avec la Lancia Fulvia : entre 1967 et 1973, il gagne de nombreux rallyes (Monte-Carlo 72...), puis également après 73, mais pas hors Championnat (Costa Brava 73...). Ironiquement, son seul résultat en Mondial avec cette auto est une 3e place au Safari 1974 !



©ADFO



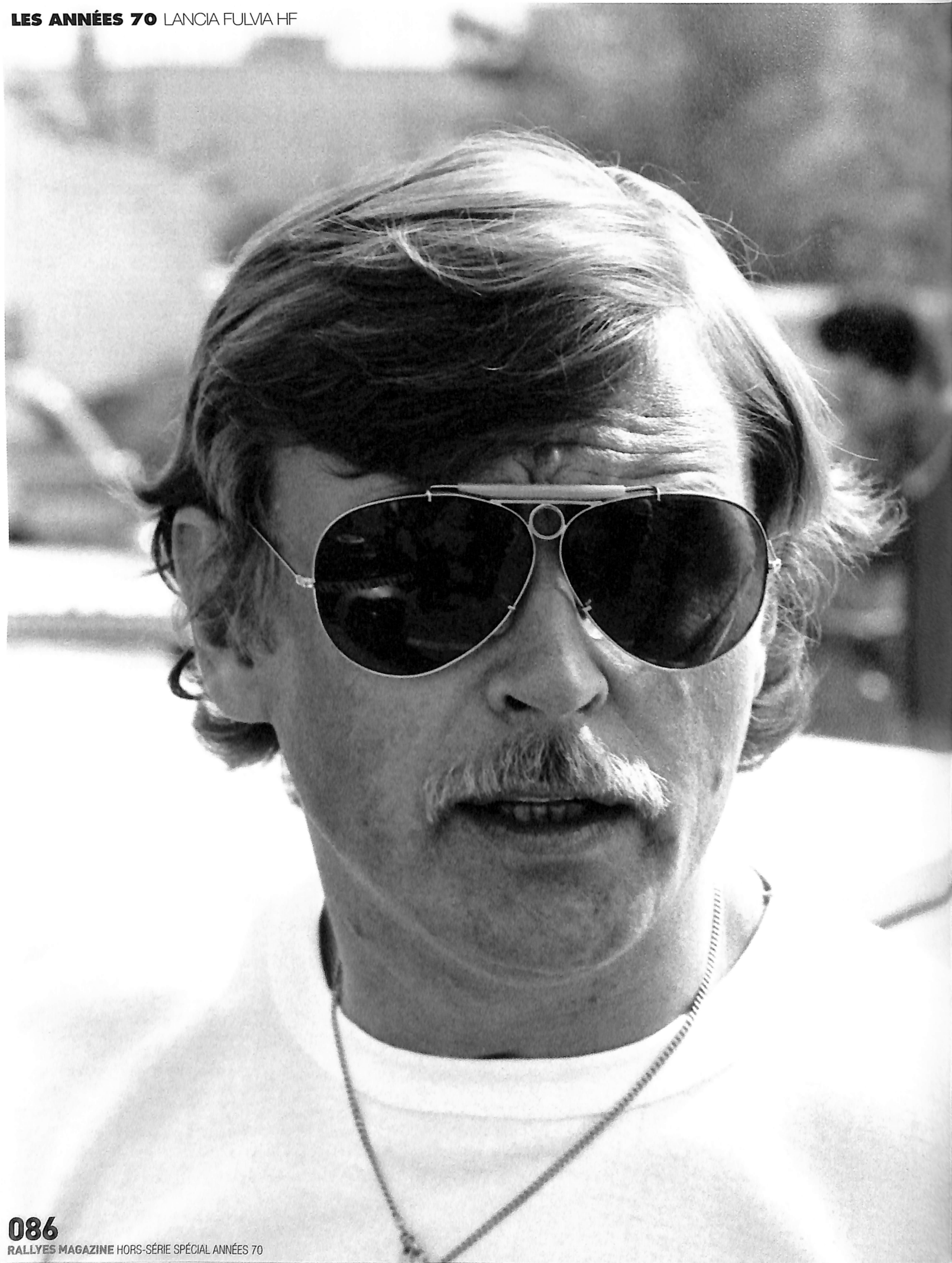
©DPPI/MCKLEIN

### AMILCARE BALLESTRIERI

Date de naissance : 17 septembre 1935 à Sanremo (Italie)  
 Débuts en rallye : 1963  
 Débuts en mondial : Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (ab)  
 Nombre de rallyes en Mondial : 10  
 Victoire en Mondial : 0  
 Titre : Champion d'Italie 1973 (Lancia Fulvia)  
 Courses avec la Lancia Fulvia : Avant 1973, il finit 6e du Monte-Carlo 70 et gagne le Sanremo 72. Ses trois apparitions en 1973 au Monte-Carlo, Sanremo et RAC se soldent par des abandons. Avec cette Lancia, il gagne les 24 Heures de Chamonix 74 en duo avec Lampinen.

### SHEKHAR MEHTA

Date de naissance : 20 juin 1945 à Kampala (Ouganda). Décédé le 12 avril 2006 des suites d'une pneumonie  
 Début en rallyes : 1966 sur BMW 1800  
 Début en Mondial : Safari 1973 sur Datsun 240 Z (1er)  
 Nombre de rallyes en Mondial : 48  
 Victoires en Mondial : 5 (1ère au Safari 1973 sur Datsun 240 Z)  
 Courses avec la Lancia Fulvia : Parmi les 3 participations mondiales qu'il compte pour Lancia, celle au volant de la Fulvia se solda par une 11e place du Safari 74.





## SIMO LAMPINEN

**Date de naissance :** 22 juin 1943 à Porvoo (Finlande) **Début en rallye :** 1956

**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240 Z (18e)

**Nombre de rallyes en Mondial :** 35 **Victoire en Mondial :** 0 **Titres :** Champion de Finlande 1963, 1964 et 1967 sur Saab. Champion de Finlande Groupe 2 1975 sur Lancia Béta Coupé **Courses avec la Lancia Fulvia :** au terme de ses 4 saisons avec la Fulvia, son bilan est étonnant avec des succès au Portugal 70, aux 1000 Minutes 70, au Maroc 72 et plusieurs podiums. En 1973, il abandonne au Monte-Carlo et termine 8e du Sanremo.

### **Pourquoi as-tu décidé de quitter Saab à la fin de la saison 1969 ?**

Je n'ai pas pu refuser la proposition de Cesare Fiorio ! Il s'agissait d'un contrat de plusieurs années, avec de nombreuses manches alors qu'avec Saab, c'était seulement quelques rallyes. Et puis, c'était excessivement bien payé pour l'époque ! Je n'ai pas coupé les liens avec Saab et j'ai encore piloté pour eux par la suite.

### **Est-ce que tu as rapidement trouvé le mode d'emploi de la Lancia Fulvia ?**

Quand j'étais jeune, j'ai attrapé la polio et j'ai subi de nombreuses opérations. Pour moi, il a toujours été plus facile de piloter des voitures avec lesquelles tu peux pratiquer le freinage pied gauche. La Lancia Fulvia était une traction et je m'y suis très facilement adapté.

### **C'était également facile de travailler avec une équipe italienne ?**

Mon père faisait de la compétition moto et je l'ai accompagné sur de très nombreux circuits. J'ai rapidement appris à parler plusieurs langues. Après quelques semaines chez Lancia, j'arrivais à me faire comprendre.

### **Tes débuts ont cependant été difficiles ?**

J'ai en effet eu cinq abandons consécutifs. J'ai commis des fautes et la voiture a aussi eu des soucis. Après ces abandons, Erik Carlsson s'était moqué de moi : "J'espère pour toi que tu n'es pas payé aux kilomètres parcourus..." Ce n'était pas le cas, l'argent était bien sur mon compte !

### **Après ton début de saison compliqué, tu as remporté ton premier succès avec la Fulvia au Portugal 1970. Quel souvenir gardes-tu de cette victoire ?**

Après quelques mois difficiles, elle faisait du bien. Avec mon copilote John Davenport, nous étions vraiment très contents.

### **Tu as remis ça peu de temps après aux 1000 Minutes !**

C'était une belle épreuve sur terre, en Autriche. Mon navigateur habituel était malade et j'ai couru avec Mario Mannucci, le copilote de Sandro Munari. Nous nous étions bien compris, puisque nous avions réussi à l'emporter.

### **En 1971, tu n'as pas remporté de victoire, mais obtenu deux podiums. Tu as aussi disputé le Safari. La Fulvia était-elle faite pour cette épreuve ?**

Elle recevait notamment une suspension plus haute de 5 cm. Durant la très longue liaison sur asphalte qui reliait Mombasa à Nairobi, nous avons expérimenté des pneus bien plus larges que ceux utilisés normalement. En les montant à l'avant, cela nous avait permis de rouler bien plus vite. La transmission avait cependant cédé.

### **Toujours en 1971, tu n'as pas participé à la Finlande. Pour quelles raisons ?**

Fiorio a décidé très tardivement que nous n'irions pas en Finlande. Je n'ai pas eu le temps de trouver une autre voiture, comme je l'ai fait l'année suivante.

### **Tu t'es en effet imposé sur une Saab en 1972. Fiorio n'y voyait pas d'inconvénient ?**

Lancia n'était pas présent en Finlande, donc je pouvais rouler avec Saab. Il n'y avait pas de problème.

### **La même année, tu as gagné le Maroc avec la Fulvia. A quoi est-ce que ça ressemblait un Rallye du Maroc avec cette Lancia ?**

Cesare Fiorio avait décidé de m'envoyer que moi au Maroc. J'étais face à Alpine, Peugeot et Citroën. Nous avons mené une course régulière, pas trop lente, ni trop rapide pour préserver la voiture. Dans une spéciale, je vois le Cessna dans lequel se trouvait Daniele Audeto, le team manager chargé de nous survoler. Son appareil était

en panne. Il manquait d'huile ! Nous en avons donc prélevé sur ma voiture pour qu'il puisse redécoller puis nous sommes repartis... Dans un autre chrono, après plusieurs crevaisons, nous n'avions plus de roue de secours. L'avion est descendu aussi bas que possible et le plus doucement qu'ils ont pu, ils nous ont envoyé une roue. Elle s'est détruite sur des rochers ! Il a fallu qu'ils en envoient une autre. Cette fois, elle a fini dans la végétation. Nous avons pu la récupérer et repartis... Les spéciales étaient tellement longues, qu'on ne perdait pas beaucoup de temps. C'étaient de belles aventures !

### **Tu as aussi couru avec la Lancia Fulvia en 1973 ?**

Oui, mais la voiture n'était plus en mesure de rivaliser.

### **Quels souvenirs t'ont laissé ces années 70 ?**

Même si tu peignais toutes les voitures aux couleurs Red Bull, il y avait quand même une diversité dans les modèles qui a complètement disparu aujourd'hui. Maintenant, toutes les voitures se ressemblent. C'est un peu pareil avec les épreuves, même s'il est impossible d'assister aux mêmes rallyes qu'il y a 40 ans, car il y a plus de monde partout. Je dois également faire mon autocritique, car j'ai été pendant longtemps le directeur de course des 1000 Lacs et car j'ai aussi travaillé à la FIA. Nous sommes sans doute allés trop loin. Il n'est pas impossible de revenir en arrière, mais il faut prendre les bonnes décisions.

INTERVIEW

# SIMO LAMPINEN

SIMO LAMPINEN EST TRÈS SOUVENT CITÉ COMME L'UN DES PREMIERS DES FLYING FINNS, CES FINLANDAIS VOLANTS QUI ONT DOMINÉ LES RALLYES DANS LES ANNÉES 70-80. LAMPINEN SE SOUVIENT ADMIRABLEMENT DE CETTE PÉRIODE ET CONSERVE À 71 ANS UN REGARD TRÈS CRITIQUE SUR LE WRC.



©DPPI/MCKLEIN

Après la Suède, Björn Waldegaard  
poursuit avec une victoire  
au Sanremo 1975.

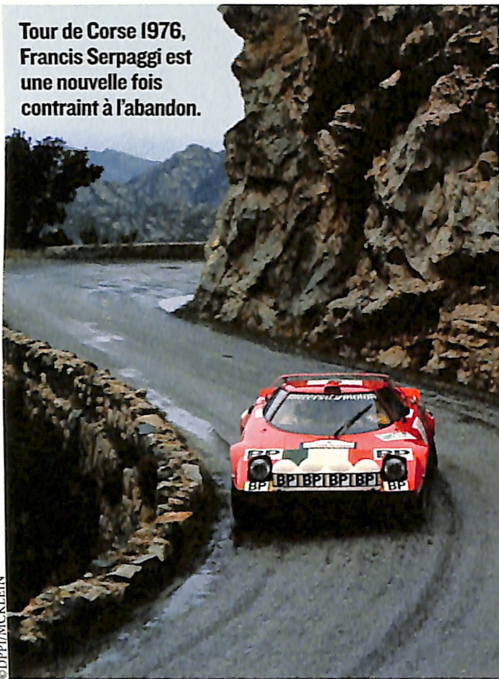


STRATOSPHERIQUE  
**LANCIA**  
**STRATOS**

AGRESSIVE, EXCITANTE, FANTASQUE... N'EST-CE TOUT SIMPLEMENT PAS LA PLUS BELLE DES VOITURES DE RALLYE JAMAIS CONSTRUITES ? PENSÉE UNIQUEMENT POUR LA COMPÉTITION, LA STRATOS A RÉVOLUTIONNÉ LA DISCIPLINE DANS LES ANNÉES 70 ET S'EST CONSTITUÉ UN PALMARÈS EXCEPTIONNEL. AH, CE SON DU DINO FERRARI QUI RÉSONNE DANS LA MONTAGNE ET QUI VOUS PREND AUX TRIPES POUR NE PLUS JAMAIS VOUS LÂCHER...



Tour de Corse 1976, Francis Serpaggi est une nouvelle fois contraint à l'abandon.



© DYP/IMCKLEIN



Sanremo 1976, Lele Pinto monte sur le podium.

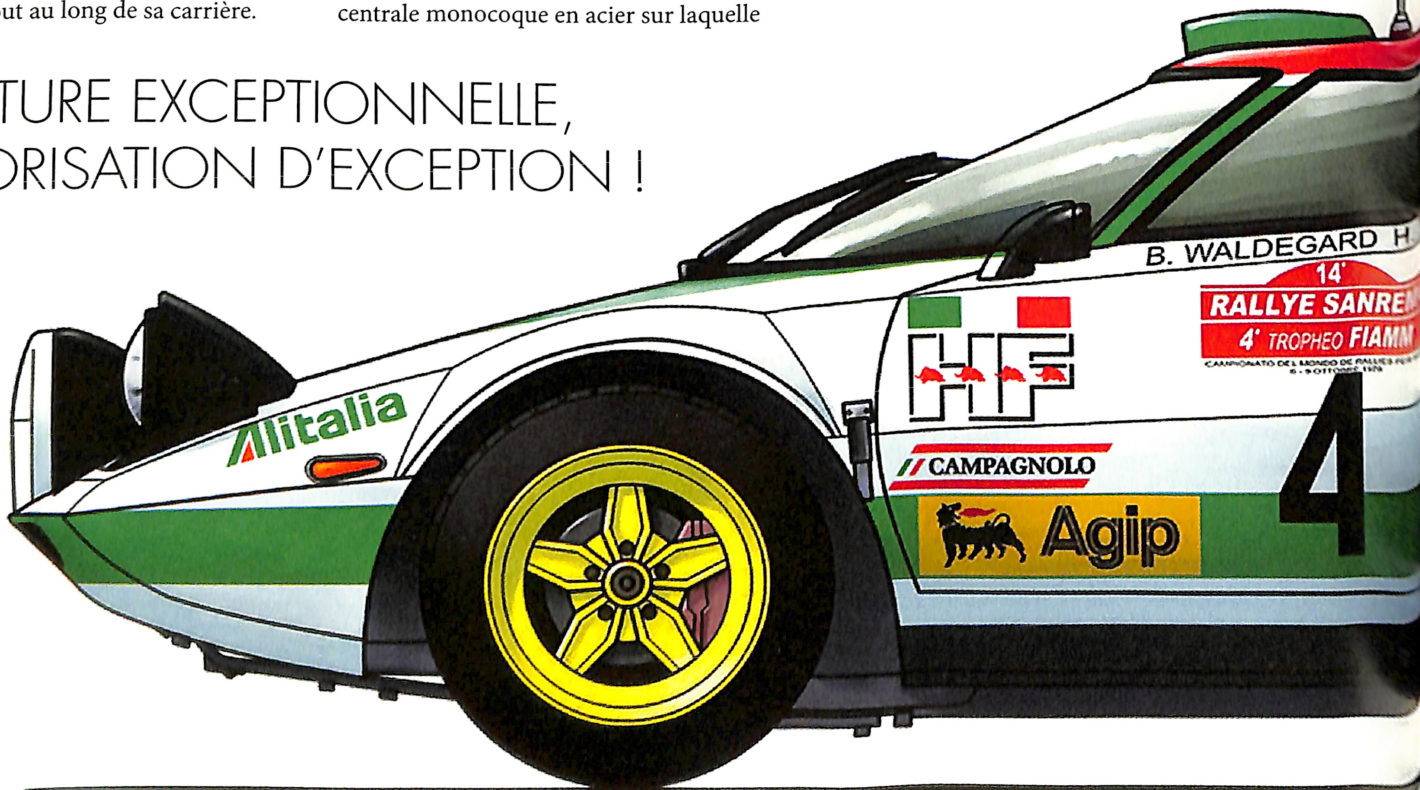
© DYP/IMCKLEIN

Avant même de s'exprimer en compétition, la Lancia Stratos marque les esprits lors de sa première apparition en novembre 1970 au Salon de Turin. Le travail réalisé par Marcello Gandini et Nuccio Bertone offre à l'Italienne une coupe qui dénote avec la production de l'époque. Son aspect futuriste lui vaut le nom de "Stratosphère", une impression qui lui collera à la carrosserie tout au long de sa carrière.

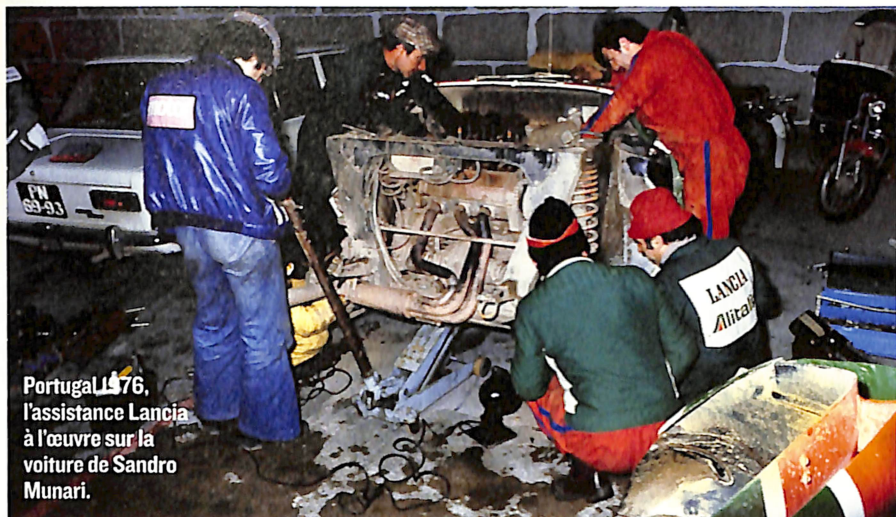
Ce modèle insolite aurait pu rester une étude de style de plus si Cesare Fiorio n'avait pas convaincu Lancia d'en faire une voiture de rallye, la première développée dans ce seul et unique but. Quand elle réapparaît l'année suivante, le moteur de la Fulvia HF a été remplacé par celui de la Ferrari Dino 246. A voiture exceptionnelle, motorisation d'exception ! Gianpaolo Dallara est chargé d'adapter la Lancia au rallye. La destinée de la Stratos est en route. Conservant ce profil qui la rend si magique, elle est équipée d'une cellule centrale monocoque en acier sur laquelle

se greffent deux poutres à l'avant portant suspensions et trains roulants et un support tubulaire rectangulaire à l'arrière qui accueille moteur, suspensions et essieu. Le moteur Ferrari est associé à une boîte 5 vitesses alors que la répartition des masses a été soignée pour offrir à l'Italienne le comportement le plus sain possible. Le modèle qui est exposé sur le stand Lancia en 1972 s'est, en apparence, civilisé, mais si la robe s'est "assagée", l'ensemble est affûté et est désormais prêt à en découdre avec le chronomètre !

A VOITURE EXCEPTIONNELLE,  
MOTORISATION D'EXCEPTION !



# PERFECTIBLE, MAIS VITE VICTORIEUSE



Portugal 1976, l'assistance Lancia à l'œuvre sur la voiture de Sandro Munari.

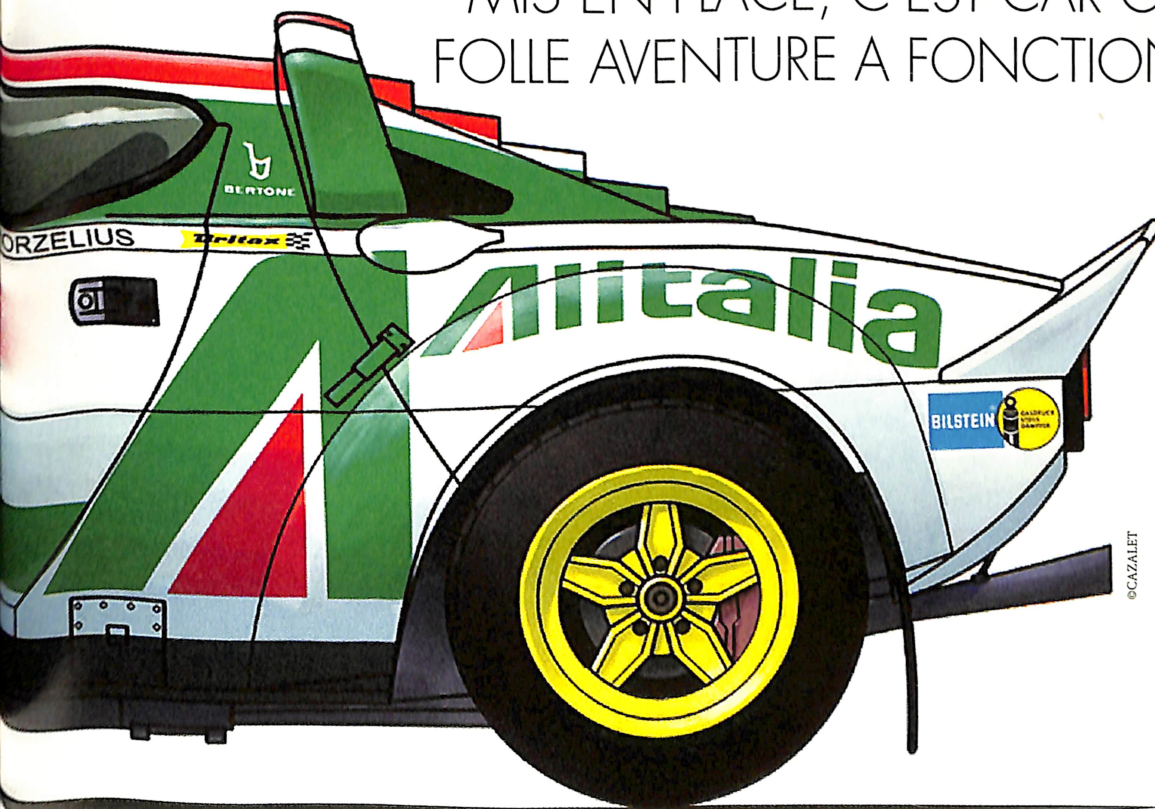
Si l'histoire de la Lancia Stratos est devenue légendaire, c'est tout d'abord parce qu'elle s'est déroulée dans les années 70, à une époque où personne ne développait encore de voiture "juste" pour la compétition. Ensuite, si le mythe s'est

mis en place, c'est parce que cette folle aventure a fonctionné ! Alors que les 400 exemplaires obligatoires à son homologation ne sont pas encore tous construits, Lancia peut aligner sa révolutionnaire Stratos au départ du Tour

de Corse 1972 au milieu d'autres prototypes (CG Spider, Ligier JS2...). Profitant de ces largesses réglementaires, Sandro Munari constate qu'un important travail de mise au point attend l'équipe. S'il est également contraint à

l'abandon durant le Costa del Sol en Espagne fin 72, l'Italien a tout de même identifié d'où venaient les problèmes de tenue de route. Des solutions sont apportées et dès le mois d'avril 73, au Firestone Rally couru en Espagne, Munari offre à la Stratos son premier succès. Ce dernier gagne également le Tour de France avec une version modifiée de la Lancia. L'Italien n'est pas le seul à faire triompher la Stratos. Jean-Claude Andruet s'impose dans le Tour de l'Aisne. Alors que débute la deuxième saison du Championnat du monde des marques, la Berlinette trouve une concurrente à sa mesure. La Lancia Stratos étant désormais homologuée en Groupe 4, elle peut viser la victoire dans toutes les manches.

## SI LE MYTHE DE LA STRATOS S'EST MIS EN PLACE, C'EST CAR CETTE FOLLE AVENTURE A FONCTIONNÉ



©CAZALET

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type : 6 cylindres en V à 65°  
 Emplacement : moteur central arrière monté transversalement  
 Cylindres : alliage léger  
 Soupapes : de 12 à 24  
 Alésage x course : 92,5 mm x 60 mm  
 Cylindrée : 2 418 cm<sup>3</sup>  
 Puissance maxi : jusqu'à 285 ch à 8 000 tr/min  
 Couple maxi : 25 mkg à 5 300 tr/min  
 Distribution : 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne  
 Alimentation : injection Kugelfischer ou 3 carburateurs double-corps verticaux Weber  
 Taux de compression : 10,8/1  
 Lubrification : carter humide

#### CHASSIS

Coque : fibre de verre  
 Cellule centrale monocoque autoporteur en acier  
 AV : sous-châssis  
 AR : support tubulaire

#### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
 Boîte de vitesses : Ferrari, mécanique à 5 rapports  
 Autobloquant : pont autobloquant

#### SUSPENSIONS

AV : triangles superposés et barre antiroulis  
 AR : McPherson avec barre antiroulis  
 Amortisseurs : hydrauliques avec ressort hélicoïdal

#### FREINS/DIRECTION

AV : disques ventilés de 266 mm de diamètre  
 AR : disques ventilés de 270 mm de diamètre  
 Répartition depuis l'habitacle  
 Direction : crémaillère

#### PNEUMATIQUES

AV : jusqu'à 255/40 VR 15  
 AR : jusqu'à 380/35 VR 15  
 Jantes : Campagnolo en alliage léger - 8 x 15"

#### DIMENSIONS

Empattement : 2 180 mm  
 Longueur : 3 710 mm  
 Largeur : 1 760 mm  
 Hauteur : 1 114 mm  
 Voie AV : 1 430 mm  
 Voie AR : 1 460 mm  
 Poids : 800 kg



Tour de Corse 1979, Bernard Darniche remporte son deuxième Tour de Corse.

## TRIPLE CHAMPIONNE DU MONDE

Après quelques participations en 1972 et 1973, le rythme des apparitions de la Lancia Stratos s'intensifie en 1974. Il est cependant ralenti par la crise pétrolière qui provoque l'annulation du Monte-Carlo et de la Suède. A l'issue d'une compétition réduite à 8 manches, Lancia décroche le titre. Aux trois succès de la Stratos (Munari/Sanremo et Canada ; Andruet/Corse) il

ne faut pas oublier les points que Lancia a intelligemment inscrits au Safari (Munari 3e sur une Fulvia), au Canada (Lampinen 2e sur une Beta) et aux USA (Lampinen, 4e sur la même Beta). Toujours sous les couleurs Alitalia, la Stratos vit une saison 75 beaucoup plus "tranquille". Les quatre succès enregistrés au cours des dix manches du calendrier offrent à Lancia un deuxième titre indiscutable.



Monte-Carlo 1975, aux mains de Sandro Munari, la Stratos s'impose pour la première fois au Monte-Carlo.

Les Stratos seront de nouveau dominatrices en 1976 avec encore quatre victoires conduisant à une troisième couronne consécutive. A partir de 1977, Fiat ayant décidé de promouvoir la 131 Abarth, la Stratos n'est plus exploitée que par des privés. Si elle gagne encore des courses jusqu'en 1982 (Ormezzano au Rally di Monza), elle ne sera plus en mesure de viser le titre mondial.



## LES VICTOIRES D'UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



**SANREMO 1974**  
**1. Munari-Mannucci**  
 (Lancia Stratos),  
 9h12min43s  
 2. Bisulli-Rossetti (Fiat 124 Spider), à 7min47s  
 3. Fagnola-Novarese (Opel Ascona), à 43min26s



**RIDEAU LAKES 1974**  
**1. Munari-Mannucci**  
 (Lancia Stratos),  
 2. Lampinen-Davenport (Lancia Beta Coupé), à 2min18s6  
 3. Boyce-Gray (Toyota Celica), à 13min14s4



**TOUR DE CORSE 1974**  
**1. Andruet-"Biche"**  
 (Lancia Stratos),  
 4h49min10s  
 2. Nicolas-Laverne (Alpine Berlinette), à 3min28s  
 3. Thérier-Vial (Alpine A310), à 22min59s

# DE LA FRANCE À... L'AUSTRALIE

Tous les pilotes qui ont eu une Stratos entre les mains n'ont pas forcément gagné. Au cours de leur unique expérience avec l'auto, Bruno Saby (Tour de France 76) ou Bernard Béguin (Antibes 77) ont été contraints à l'abandon. En France également, Frank Ravot n'a pas non plus connu la réussite (abandon au Monte-Carlo 77, Var 77...). D'autres pilotes ont été en veine comme Vic Preston Jr qui a réussi l'exploit de

terminer deux Safari (11e en 1975 et 12e en 1976). S'il a peu fréquenté le Mondial (4e du Tour de Corse 77 quand même !), l'Italien Antonio Carello a été l'un des plus brillants utilisateurs de Stratos, décrochant le titre de Champion d'Europe en 1978. Ayant exclusivement roulé en Espagne, Jorge de Bragation a aligné une belle série de victoires entre 1975 et 1981, obtenant deux titres (1979 et 1981) sur des voitures aux couleurs



Björn Waldegaard est en route pour la victoire au Sanremo 1976.

Rothmans restées célèbres. Connu pour ses prouesses en Escort, Billy Coleman a

dynamité le Championnat anglais 1977 et 1978 avec une monture alignée par le

Chequered Flag et navigué parfois par David Richards. Il est aussi venu à Ypres à deux reprises : 4e en 77, 6e en 78. Dans les pays de l'Est, le Polonais Andrzej Jaroszewicz a possédé plusieurs Stratos et s'est imposé au Zlatni 76 ou en Pologne 76. La légende raconte que ce fils d'un ex-premier ministre aurait enterré sa Lancia dans la cour de l'usine Polonez de Varsovie pour éviter la colère des révolutionnaires ! La Stratos est même allée rouler en Australie avec Ron Marks lors du Castrol International Rally à Canberra en 1976.



Sanremo 1977, Mauro Pregliasco amène sa Stratos à la 4e place.



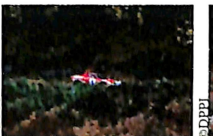
**MONTE-CARLO 1975**  
**1. Munari-Mannucci** (Lancia Stratos), 6h25min59s  
 2. Mikkola-Todt (Fiat 124 Spider), à 3min06s  
 3. Alén-Kivimäki (Fiat 124 Spider), à 3min47s



**SUÈDE 1975**  
**1. Waldegård-Thorszelius** (Lancia Stratos), 7h19min46s  
 2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96 V4), à 1min47s  
 3. Lampinen-Andreasson (Lancia Beta Coupé), à 11min36s



**SANREMO 1975**  
**1. Waldegård-Thorszelius** (Lancia Stratos), 10h22min52s  
 2. Verini-Rossetti (Fiat 124 Spider), à 2min48s  
 3. Thérier-Vial (Alpine Berlinette), à 36min12s



**TOUR DE CORSE 1975**  
**1. Darniche-Mahé** (Lancia Stratos), 4h58min26s  
 2. Nicolas-Laverne (Alpine Berlinette), à 32s  
 3. Andruet-Jouanny (Alfa Alfetta GT), à 11min25s



**MONTE-CARLO 1976**  
**1. Munari-Maiga** (Lancia Stratos), 6h25min10s  
 2. Waldegård-Thorszelius (Lancia Stratos), à 1min27s  
 3. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), à 6min13s



**PORTUGAL 1976**  
**1. Munari-Maiga** (Lancia Stratos), 5h41min26s  
 2. Andersson-Hertz (Toyota Celica), à 2min58s  
 3. "Mêqêpê"-Baptista (Opel Kadett GTE), à 45min11s



**SANREMO 1976**  
**1. Waldegård-Thorszelius** (Lancia Stratos), 10h27min40s  
 2. Munari-Maiga (Lancia Stratos), à 4s  
 3. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos), à 9min33s



RAC 1976, Per-Inge Walfridsson ne verra pas l'arrivée.

©DPPI/MCKLEIN

## LES BELLES ET LA BÊTE

À travers l'histoire de la Lancia Stratos, il est étonnant de constater que beaucoup de pilotes féminines ont choisi d'évoluer à son volant, ce qui ne s'est jamais produit pour d'autres voitures tout aussi légendaires. La plus célèbre d'entre elles a été Michèle Mouton, 7e du Monte-Carlo 1978. La Grassoise n'était cependant pas la première. Auparavant, Christine Dacremont était parvenue à se classer 3e du Critérium Alpin 76 et surtout 6e du Monte-Carlo 1977. Durant la même édition, Marianne Hoepfner, l'autre pensionnaire du team Aseptogy, avait été contrainte

à l'abandon. Ensemble, elles avaient dû renoncer aux 24 Heures du Mans 1977. Les Françaises n'ont pas été les seules à évoluer sur la Stratos. L'Italienne Anna Cambiaghi a disputé plusieurs manches du Championnat d'Italie, se classant 6e des Targa Florio 78 et 79 ou encore 7e du Costa Smeralda 79. En revanche, sa participation au Sanremo 78 s'est soldée par un abandon. De son côté, la pilote de F1 Lella Lombardi a disputé les 24 Heures du Mans 76 au volant d'une Stratos partagée avec Christine Dacremont. Les deux femmes s'étaient classées 20es. Lombardi avait aussi disputé le Rallye Della Lana 1979 qu'elle n'avait pas terminé. Enfin, en 1982, Isabella Bignardi a affronté à plusieurs reprises la gent masculine sur une voiture aux couleurs Jensen ou R6.



©DPPI

Christine Dacremont, 6e du Monte-Carlo 1977

## LA BELLE DES STARS

Si la période durant laquelle la Lancia Stratos a été utilisée officiellement a finalement été courte, la voiture italienne a par ailleurs connu une longue carrière extrêmement riche. La liste des pilotes ayant pris le départ d'au moins une course avec une Stratos entre 1972 et 1982 est impressionnante. Walter Röhr, par exemple, a disputé trois manches du Championnat d'Allemagne 1978, remportant deux succès au Saarland et à l'Hunsrück. Stig Blomqvist n'a effectué qu'une apparition avec en Suède 1978. Les caribous s'en souviennent encore ! Remportant 16 des 37 ES, il s'était classé 4e.



Francis Serpaggi, Tour de Corse 1977

©DPPI/MCKLEIN

Certains pilotes du giron Fiat/Lancia n'ont été sollicités que ponctuellement par l'usine pour conduire la Stratos. Simo Lampinen a ainsi couru la Suède 1976 (4e) et le Safari 1977 (abandon), Amilcare Ballestrieri a connu deux retraits lors de ses deux uniques apparitions en Mondial (Sanremo et Corse 1974), Fulvio Bacchelli n'a eu droit qu'à deux sorties au Monte-Carlo 78 (10e) et au Monte-Carlo 79 (abandon). D'autres

Italiens ont tenté de briller dans l'élite comme Fabrizio Tabaton plus chanceux dans son Championnat (1er Isola d'Elba 1982...) qu'en Mondial (abandon aux Sanremo 79 et 80). Idem pour Attilio Bettiga, qui n'a atteint l'arrivée ni au Sanremo 78 ni en Corse 78, mais qui a en revanche fini 2e de l'Antibes et de l'Hunsrück 78. Comme ses compatriotes déjà cités, Adartico Vudafieri a vécu deux retraits au Sanremo et au Tour de Corse 1978 alors qu'il a aligné plusieurs succès en Italie (Isola d'Elba 78, Valli Piacentine 78...). Enfin, si Mauro Pregliasco a dû abandonner à l'Acropole, il est parvenu à finir 4e du Sanremo 77.

## JUSQU'À 490 CHEVAUX !

Plusieurs moteurs ont été installés dans la Stratos. A ses débuts, avec le 12 soupapes, la Lancia développait 240 chevaux. En 1977, le passage aux 24 soupapes lui permet d'atteindre les 275 chevaux. Sous la houlette de l'ingénieur Mike Parkes, ces puissances augmentent encore en

1977 : 270 chevaux pour le 12 soupapes et 285 pour le 24 soupapes. Des versions encore plus extrêmes ont été développées comme le 24 soupapes à injection (335 chevaux), ou celle turbo de 385 chevaux. La Stratos la plus la plus extravagante atteindra 490 chevaux mais ne sera jamais utilisée en course.

## LA STRATOS LA PLUS EXTRAVAGANTE ATTEINDRA 490 CHEVAUX !

### LES VICTOIRES D'UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



**TOUR DE CORSE 1976**  
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 8h23min55s  
2. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), à 17s  
3. Manzagol-Filippi (Alpine A310), à 25min19s



**MONTE-CARLO 1977**  
1. Munari-Maiga (Lancia Stratos), 6h36min13s  
2. Andruet-"Biche" (Fiat 131 Abarth), à 2min16s  
3. Zanini-Petisco (Seat 124 Especial), à 10min54s



**SANREMO 1978**  
1. Alén-Kivimäki (Lancia Stratos), 10h53min28s  
2. Verini-Bernacchini (Fiat 131 Abarth), à 10min32s  
3. Vincent-Lux (Porsche 911), à 17min03s



**MONTE-CARLO 1979**  
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 8h13min38s  
2. Waldegård-Thorszelius (Ford Escort RS), à 6s  
3. Alén-Kivimäki (Fiat 131 Abarth), à 4min09s



**SANREMO 1979**  
1. "Tony"-Mannini (Lancia Stratos), 12h37min17s  
2. Röhr-Geisdorfer (Fiat 131 Abarth), à 4min14s  
3. Bettiga-Perissnot (Fiat 131 Abarth), à 18min42s



**TOUR DE CORSE 1979**  
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 14h36min46s  
2. Ragnotti-Andrié (R5 Alpine), à 36min06s  
3. Moreau-Baron (Porsche 911), à 46min20s



**TOUR DE CORSE 1981**  
1. Darniche-Mahé (Lancia Stratos), 14h26min23s  
2. Fréquelin-Todt (Talbot Sunbeam Lotus), à 16min02s  
3. Pond-Grindrod (Datsun Violet Gt), à 19min06s

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT UNE LANCIA STRATOS EN MONDIAL



## ANTONIO "TONY" FASSINA

**Date de naissance :** 25 juillet 1945 à Valdobbadiene (Italie)  
**Début en rallye :** 1970  
**Début en Mondial :** Sanremo 1976 sur Lancia Stratos (4e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 6  
**Victoires en Mondial :** une, au Sanremo 1979 sur Lancia Stratos  
**Titres :** Champion d'Italie 1976 et 1979 sur Lancia Stratos, 1981 sur Opel Ascona 400, Champion d'Europe 1982 sur Opel Ascona 400

### Courses avec Lancia Stratos :

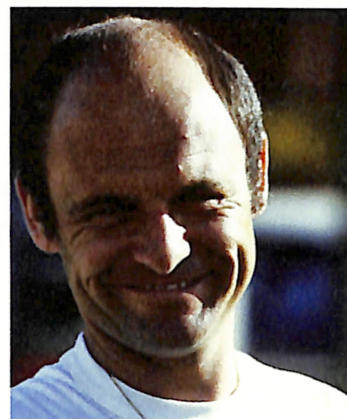
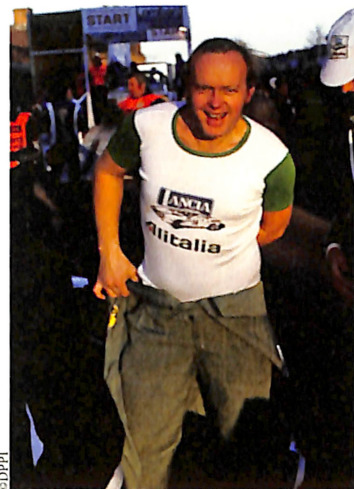
Il ne conduit la Stratos que deux fois en Mondial, mais s'impose avec lors du Sanremo 79. "Tony" a aussi beaucoup gagné en Italie : Valli Piacentine 76, San Marino 79, Valli Piacentine 79...

## BJÖRN WALDEGÅRD

**Date de naissance :** 12 novembre 1943 à Ro (Suède)  
**Début en rallye :** 1962 sur VW 1200  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Spider (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 65  
**Victoires en Mondial :** 16 (1ère en Suède 1975 sur Lancia Stratos)  
**Titres :** Champion du monde 1979 (Ford Escort et Mercedes 450 SLC)

### Courses avec la Lancia Stratos :

En deux saisons, il participe à dix courses sur une Stratos, connaissant 50% de réussite. Lors de ses cinq arrivées, il monte toujours sur le podium, remportant trois succès dont le plus marquant est celui du Sanremo 76.



## BERNARD DARNICHE

**Date de naissance :** 28 mars 1942 à Cenon (33)  
**Début en rallye :** 1967 sur NSU 1000  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (10e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 38  
**Victoires en Mondial :** 7 (1ère au Maroc 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion de France 1972 (Berlinette), 1976 et 1978 (Lancia Stratos), Champion d'Europe 1976 et 1977 (Lancia Stratos)

### Courses avec Lancia Stratos :

En tenant compte de ses courses en France et en Europe, c'est le pilote qui compte le plus de succès avec une Stratos. Lors de ses 14 apparitions en Mondial avec cette Lancia, il parvient à s'imposer 4 fois : 3 Tour de Corse et un Monte-Carlo.

## MARKKU ALÉN

**Date de naissance :** 15 février 1951 à Helsinki (Finlande)  
**Début en rallye :** 1969 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** 1000 Lacs 1973 sur Volvo 142 (2e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 130  
**Victoires en Mondial :** 19 (1ère au Portugal 1975 sur Fiat 124 Abarth)  
**Titre :** Champion de Finlande (Fiat 131 Abarth) ?

### Courses avec la Lancia Stratos :

Lors de ses quatre apparitions en Mondial, il parvient à s'imposer au Sanremo 78 alors qu'il découvre l'auto. Il anime aussi le RAC à trois reprises, 1978, 79 et 81, cette dernière participation s'effectuant sur l'auto du team Chardonnet.



## RAFFAELE "LELE" PINTO

**Date de naissance :** 13 avril 1945 à Casnate con Bernate (Italie)  
**Début en rallye :** 1968 sur Lancia Fulvia HF  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Fiat 124 Abarth (7e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 19  
**Victoire en Mondial :** une, au Portugal 1974 sur Fiat 124 Abarth  
**Titres :** Champion d'Europe 1972 sur Fiat 124 Abarth

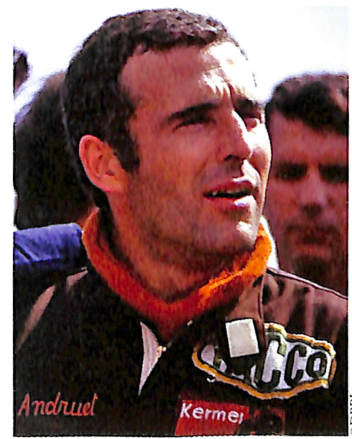
**Courses avec Lancia Stratos :** au cours des trois saisons où il pilote une Stratos (1975, 76 et 77), il dispute onze courses en Mondial et connaît peu de réussite (8 abandons !). Il se "console" avec une 3e place au Sanremo 76 et une 2e au Tour de Corse 77 lors de sa dernière sortie avec cette voiture.

## JEAN-CLAUDE ANDRUET

**Date de naissance :** 13 août 1940 à Montreuil-sous-Bois (93)  
**Début en rallyes :** 1965 sur Renault 8 Gordini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (1er)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 29  
**Victoires en Mondial :** 3 (1ère au Monte-Carlo 1973 sur Berlinette)  
**Titres :** Champion d'Europe et de France 1970 sur Berlinette

### Courses avec la Lancia Stratos :

Bilan contrasté pour ses deux courses avec une Stratos. S'il s'impose lors du Tour de Corse 74, il est ensuite contraint à l'abandon au Monte-Carlo 75.



## PER-INGGE WALFRIDSSON

**Date de naissance :** 1er septembre 1950 à Torsby (Suède)  
**Début en rallye :** 1969 sur Volvo 142  
**Début en Mondial :** Suède 1973 sur Volvo 124 S (9e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 9  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec Lancia Stratos :

L'as de la Volvo découvre un autre monde lors du RAC 1975. Contraint à l'abandon, le Suédois doit aussi se retirer en Suède 76 et au RAC 76. Son seul résultat est une 4e place au Circuit d'Irlande 1976, hors Championnat.

## TASOS LIVIERATOS "SIROCO"

**Date de naissance :** 8 avril 1944 (Grèce)  
**Début en rallye :** 1969 sur Opel Kadett  
**Début en Mondial :** Acropole 1973 sur Alpine A110 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 8  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec Lancia Stratos :

Le Grec dispute trois fois l'Acropole avec une Stratos restée célèbre pour sa décoration "Bic". S'il abandonne en 1979, il se classe aussi 6e en 1978, puis 9e en 1980. Avec cette voiture, "Siroco" s'impose aussi en Grèce au Earino 78 et à l'Olympiako 78.

## FRANCIS SERPAGGI

**Début en rallyes :** 1 969 sur Berlinette ( 8e du Tour de Corse)  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Berlinette (5e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 21  
**Victoire en Mondial :** 0

### Courses avec la Lancia Stratos :

Le pilote corse a disputé cinq courses en Mondial sur une Stratos. Il abandonne lors de ses quatre Tour de Corse (76, 77, 78 et 79) et lors du Monte-Carlo 1980.





## SANDRO MUNARI

**Date de naissance :** 27 mars 1940 à Cavarzere (Italie)

**Début en rallye :** 1965 **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Lancia Fulvia (ab)

**Nombre de rallyes en Mondial :** 36 **Victoires en Mondial :** 7 (1ère au Sanremo 1974 sur Lancia Stratos) **Titres :** Champion d'Italie 1969 (Lancia Fulvia), Champion d'Europe 1973 (Lancia Fulvia) **Courses avec la Lancia Stratos :** à l'origine du projet, il effectue la mise au point, les essais et dispute les premières courses. C'est aussi lui qui remporte la première victoire en rallye (Firestone 73) et en Mondial (Sanremo 74). Avec 24 participations, c'est le pilote ayant le plus couru avec la Stratos, remportant aussi le plus de succès (7).

### **Que pensais-tu de l'idée de Cesare Fiorio et Lancia de créer une voiture spécialement pour la course ?**

Lancia avait besoin d'un produit qui lui permette de se démarquer de ce qui se faisait déjà. La Fulvia avait du mal à suivre le rythme des Alpine ou des Porsche. L'idée pouvait sembler folle, mais le principe de départ était innovant.

### **Tu n'as donc pas été sceptique en voyant la voiture qu'ils voulaient te faire conduire ?**

L'auto était plutôt originale ! Après, il fallait savoir si cela allait fonctionner ou pas !

### **La mise au point a-t-elle été compliquée ?**

En lisant son palmarès, on peut penser qu'elle a beaucoup gagné et que cela a été facile. Pourtant, au départ, elle ne fonctionnait pas du tout !

### **C'est-à-dire ?**

Nous avons dû beaucoup travailler sur la tenue de route, car la Stratos était absolument inconduisible, même en ligne droite. Les ingénieurs ne comprenaient pas. A l'arrêt, leurs réglages étaient parfaits, mais dès qu'on roulait, c'était catastrophique.

### **Vous avez quand même réussi à trouver des solutions ?**

J'ai effectué beaucoup d'essais avec l'ingénieur anglais Mike Parkes. Ce dernier avait été pilote Ferrari en prototype. Ensemble, nous avons réussi à trouver des réglages permettant à la Stratos d'aller vite et d'être efficace. Les soucis provenaient des suspensions. Comme elles avaient été mal définies, elles ne supportaient pas la puissance de la voiture et ne permettaient pas de bénéficier d'un grip maximum. Le phénomène s'inversait à basse vitesse et la voiture devenait

alors complètement floue. Le problème a été que les ingénieurs étaient persuadés d'avoir raison et personne n'a osé les contredire. Cela nous a fait perdre des mois.

### **A quel moment est-ce que cela a commencé à aller mieux ?**

Notre participation au Tour de Corse 72 pour faire le point a été catastrophique. L'avant de la voiture faisait quelque chose pendant que l'arrière faisait autre chose ! J'étais au milieu à essayer de comprendre ce qui se passait et je commençais à me demander si on allait y arriver. J'ai demandé à Fiorio de participer au Costa del Sol pour rouler sur la terre. Si sur le goudron c'était toujours aussi désastreux, sur la terre en revanche la Stratos s'est révélée incroyablement rapide et parfaite à piloter. A partir de là, on a su trouver d'où venaient les problèmes et progresser.

### **La Stratos est alors devenue une voiture compétitive ?**

Elle l'était sur toutes les surfaces et dans toutes les conditions. Il suffit de regarder le palmarès. Elle a gagné partout, neige, terre... Nous avons perdu le Safari 75 à cause de trois crevaisons. Je n'avais que deux roues de secours, dont une sur le capot arrière, et Fiorio, qui nous survolait avec un avion, a fait l'erreur de retourner se poser trop tôt à Nairobi. Alors que nous avions 52 minutes d'avance, nous avons fini 2e.

### **Ce n'était quand même pas très raisonnable de faire le Safari avec cette voiture !**

Tu parles comme les journalistes italiens qui nous traitaient de fous ! Et pourtant, sur les 84 voitures au départ, seulement 14 ont fini dont les 3 Stratos\* engagées ! Nous avons été la seule marque à y parvenir. Et tu sais ce qu'ont titré ces

mêmes journalistes ? "Munari et Lancia perdent le Safari" ! Donc, la Stratos pouvait aussi faire le Safari ! Je te le répète, avant que n'apparaisse l'Audi, la Stratos a, pour moi, été la meilleure voiture du monde sur toutes les surfaces et dans toutes les conditions atmosphériques ! Comme autre exemple, tu peux regarder le résultat du Tour Auto 73 que nous avons gagné pour notre première participation avec une Stratos qui n'était qu'au début de son développement et qui était loin d'être aussi performante que d'autres prototypes présents. Même si toutes mes victoires avec la Stratos comptent à mes yeux, celle-ci est pour moi une des plus marquantes.

### **Y'avait-il une manière particulière de piloter la Stratos ?**

Je ne sais pas. Chacun a ses capacités. Il fallait peut-être posséder une plus grande sensibilité pour comprendre comment elle fonctionnait et s'approcher des limites sans les dépasser. Ce n'est pas à moi de dire si j'étais le meilleur avec cette voiture. Les résultats sont dans les livres...

### **Comment as-tu pris la décision de Fiat d'arrêter de faire courir la Stratos ?**

Pour moi, ça a été une mauvaise nouvelle. J'aimais tellement piloter la Stratos ! Mais il fallait comprendre la marque. La Stratos était un véritable prototype. Il existait certes une version Stradale, mais qui était bien trop chère et d'un usage exclusif. Avec la 131 aussi j'ai pris du plaisir. Quand on est pilote, il faut savoir s'adapter à tout et être capable de rouler vite avec n'importe quelle monture.

\* Ndlr : Munari 2e, Björn Waldegård 3e et Vic Preston Jr 11e sur la voiture de test qu'il n'avait jamais conduite avant

# INTERVIEW SANDRO MUNARI

SANDRO MUNARI EST À JAMAIS ASSOCIÉ À LA LANCIA STRATOS. AYANT PARTICIPÉ AU DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE, "IL DRAGO" A AUSSI GAGNÉ AVEC ELLE QUELQUES-UNES DE SES PLUS BELLES VICTOIRES EN MONDIAL. AUJOURD'HUI ENCORE, LE PILOTE ITALIEN PARLE DE SON ANCIENNE COMPAGNE AVEC PASSION, RESPECT ET ADMIRATION.





LES GRANDS DÉBUTS DE L'ASCONA

# OPEL ASCONA A

SPECTACULAIRE À L'ARRÊT AVEC SES AILES LARGES, L'ASCONA A L'ÉTAIT ENCORE PLUS EN SPÉCIALES LORSQU'ELLE SE DÉPLAÇAIT EN BUTÉE DE CONTREBRAQUAGE SOUS LES ORDRES DE WALTER RÖHRL OU JEAN-LOUIS CLARR. MOINS CONNUE QUE LA KADETT GT/E, L'ASCONA, QUI A EU PLUSIEURS BONS RÉSULTATS, EST REPRÉSENTATIVE DE CETTE ÉPOQUE OÙ DES ÉQUIPES OU DES ÉQUIPAGES PRIVÉS POUVAIENT RIVALISER AVEC LES USINES.



Acropole 1975, Walter Röhrl décroche sa première victoire mondiale et donne à Opel son premier succès en Championnat du monde.



**C**réée en Allemagne par Adam Opel en 1862, la marque du même nom ne fabrique pas immédiatement des voitures. Au départ, la petite entreprise familiale monte des machines à coudre ! Installée à Rüsselsheim, elle se développe et entame sa diversification avec la création de vélo à partir de 1886 puis les premières voitures dès 1899. Connaissant des périodes prospères au point de devenir le premier constructeur allemand, Opel vit aussi difficilement la crise de 1929 ce

Monte-Carlo 1973, Henri Greder prend la 25e place.



dont profite General Motors, qui rachète complètement la marque en 1930. Proposant déjà dans sa gamme la Kadett A ou la

Anders Küllang accroche une probante 5e place au Rallye des 1000 Lacs 1975.



Rekord P1, Opel lance l'Ascona A, qui cible une clientèle entre ces deux modèles existants. L'Ascona est présentée en 1970



## RÖHRL OUVRE LE PALMARÈS D'OPEL

Dès l'apparition d'un modèle de série permettant de courir, les Ascona Groupe 1 et Groupe 2 se multiplient en rallye. Après avoir disputé le Monte-Carlo 73 sur le "paquebot" Commodore GS/E, Walter Röhrl apprécie de poursuivre la saison sur une Ascona, d'abord Groupe 1, puis très rapidement une Groupe 2 qui n'est pas tout de suite équipée des ailes larges. S'il doit attendre plus d'un an avant de terminer enfin une manche du Mondial, cela se passe beaucoup mieux en Championnat d'Europe avec 3 succès dès 1973. Le gros handicap de son programme est de ne pas être suivi par l'usine. Malgré les demandes des préparateurs Swedish Opel Dealer et Irmscher, la maison-mère ne s'investit

que modérément. Malgré ça, Röhrl réalise une somptueuse saison 1974 avec une voiture préparée par Turner Steinmetz. Courant peu en Mondial, il multiplie en revanche les participations dans les manches européennes où il gagne à 6 reprises (Firestone, Vltava, Danube...) et devient Champion d'Europe. L'année suivante, au sein de l'Opel Euro Händler, Walter connaît beaucoup moins de réussite dans son programme essentiellement tourné vers le Mondial. Il s'impose tout de même à l'Acropole, permettant à Opel d'ouvrir son palmarès. A défaut d'être la plus performante, l'Ascona était solide et elle était venue à bout des 580 km de spéciales (48 ES !) contrairement aux Stratos de Pinto ou Waldegård.

### FICHE TECHNIQUE

#### MOTEUR

Type de moteur : 4 cylindres en ligne  
Emplacement : longitudinal avant  
Cylindrée : 1 897 cm<sup>3</sup>  
Compression : 9  
Nombre de soupapes : 8 (2 par cylindre)  
Alésage x course : 93 x 69,8 mm  
Puissance maxi : 90 ch à 5 100 tr/min  
Couple (mkg) : 14,9 mkg à 2 800 tr/min  
Distribution : arbre à cames en tête  
Alimentation : carburateur simple corps  
Rapport poids/puissance : 9,72 kg/ch

#### CHÂSSIS

Berline familiale

#### TRANSMISSION

Transmission : aux roues arrière  
Boîte de vitesses : 4 rapports

#### SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes, triangles inégaux supérieur et inférieur. Bras inférieur avec tirants formant barre stabilisatrice  
AR : essieu rigide, ressorts hélicoïdaux

#### FREINS/DIRECTION

AV : disques  
AR : tambours  
Direction : crémaillère

#### PNEUMATIQUES

AV et AR : 165 SR13

#### DIMENSIONS

Longueur : 4 120 mm  
Largeur : 1 630 mm  
Hauteur : 1 380 mm  
Empattement : 2 430 mm  
Poids minimum : 875 kg

## OPEL QUALIFIE L'ASCONA DE "VOITURE DU FUTUR TECHNOLOGIQUE"

lors du Salon de Turin où le constructeur germanique n'hésite alors pas à la qualifier de "Voiture du futur technologique". La petite dernière partage la plate-forme et le châssis avec la Manta. L'essieu avant est équipé de suspensions indépendantes avec des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. A l'arrière, l'essieu se compose de deux bras tirés et d'une barre Panhard. Son moteur 1,6 l le plus puissant développe d'abord 68 chevaux avant qu'une version plus "velue" apparaisse au printemps 71. Avec près de 80 chevaux, l'Ascona 1,9 S et la SR possèdent des qualités leur permettant d'évoluer en rallye, avec un certain succès.



12e au Monte-Carlo 1972, Marie-Claude Beaumont est sacrée Championne d'Europe à la fin de la même année.

# LES PILOTES DE L'OPEL ASCONA A EN MONDIAL

## ANDERS KULLÄNG

**Date de naissance :** 23 septembre 1943 (Suède), décédé par noyade en Thaïlande le 28 février 2012  
**Début en rallye :** 1962 sur Volvo PV  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Ascona A (13e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 45  
**Victoire en Mondial :** une, au Rallye de Suède 1980 sur Opel Ascona 400

**Courses avec l'Opel Ascona A :** Pilotant des Opel depuis 1968, le Suédois évolue sur l'Ascona entre 1972 et 1975 terminant 4e en Suède 72, 8e des 1000 Lacs 74 ou 5e de ces mêmes 1000 Lacs en 75 lors de sa dernière course avec l'Ascona A.



©DPPI/MCKLEIN



©DPPI

## HENRI "TITI" GRÉDER

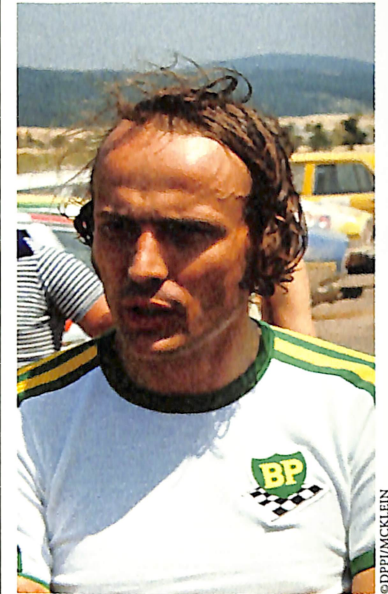
**Date de naissance :** 30 novembre 1930 à Nancy (54). Décédé le 14 août 2012  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Ascona A (25e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 9

**Courses avec l'Opel Ascona A :** Après la GT et la Commodore, "Titi" est venu prendre la 25e place du Monte-Carlo 1973.

## JEAN-LOUIS CLARR

**Date de naissance :** 24 décembre 1944  
**Début en rallyes :** 1967 sur R8 Gordini  
**Début en Mondial :** Sanremo 1973 sur Opel Ascona A (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 15

**Courses avec l'Opel Ascona A :** Celui qui n'était pas encore le "maestro" des forums a été malchanceux en Mondial. En quatre courses, il n'a atteint l'arrivée que lors du Tour de Corse 1974 (7e).



©DPPI/MCKLEIN

## ALAIN ERRANI

**Débuts en mondial :** Sanremo 1973 sur Opel Ascona A (13e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 2

**Courses avec l'Opel Ascona A :** Après sa 13e place en 1973, il a de nouveau fait briller les couleurs d'Air Inter en terminant 8e du Sanremo 1974.

## BROR DANIELSSON

**Date de naissance :** 28 septembre 1948 (Suède)  
**Début en rallyes :** 1968 sur Opel Kadett  
**Début en Mondial :** Suède 1973 sur BMW 2002 (7e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 29  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Courses avec l'Opel Ascona A :** Connaissant déjà bien les Opel, il participe à quelques courses en Mondial avec l'Ascona (1000 Lacs 74, Suède 75...) sans rejoindre l'arrivée.

## MARIE CLAUDE BEAUMONT

**Date de naissance :** 17 septembre 1941 à Grenoble (38)  
**Début en rallyes :** 1964 comme copilote  
**Début en Mondial :** Tour de Corse 1973 sur Opel Ascona (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 6  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titres :** Championne d'Europe 1972 (Opel Ascona A), 4 fois Championne de France des rallyes, Championne de France des circuits 1974 et 1975  
**Courses avec l'Opel Ascona A :** Entre 1971 et 1973, la Grenobloise a disputé plusieurs rallyes européens au sein du Gréder Racing. Si cela a bien fonctionné en 1972 avec le titre et de bons résultats (12e du Monte-Carlo, 8e du Portugal, 27e au RAC...), elle n'a connu que des abandons en Mondial en 1973.



©DPPI



©DPPI

## ARI VATANEN

**Date de naissance :** 27 avril 1952 à Joensuu (Finlande)  
**Début en rallyes :** 1971 sur Opel Kadett  
**Début en Mondial :** 1000 Lacs 1973 sur Opel Ascona 1.9 (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 101  
**Victoires en Mondial :** 10 (1ère à l'Acropole 1980 sur Ford Escort RS)  
**Titre :** Champion du monde 1981 (Ford Escort RS)  
**Courses avec l'Opel Ascona A :** Avant de se tourner vers Ford, l'Ascona est la première voiture que le grand Ari martyrise en Mondial. A son volant, il ne connaît pas beaucoup de réussite en Championnat du monde et un peu plus en Angleterre avec une 8e place au Scottish 75.



En Mondial avec l'Ascona, Jean-Louis Clarr n'a rejoint que l'arrivée du Tour de Corse 1974.

©DPPI

## RAUNO AALTONEN

**Date de naissance :** 7 janvier 1938 (Finlande)  
**Début en rallye :** 1956  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240Z (18e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 25

**Courses avec l'Opel Ascona A :** Sous les couleurs Irmscher Tunning ou Euro Händler, il a connu cinq abandons lors de ses six courses en Ascona A. Son seul résultat est une 4e place au Portugal 1975.



©DPPI

Avec 4 pneus de 4 marques différentes, Jean Ragnotti amène l'Ascona à une superbe 9e au Monte-Carlo 1972.



©DPPI/MCKLEIN

## VITE... ÉCLAIR

Si à cette époque, certaines voitures ont eu des carrières soit très localisées soit très courtes, l'Ascona a été "adoptée" par des pilotes de toutes les nationalités ! Hors Mondial, Jean Ragnotti s'est octroyé une superbe 9e place d'un Monte-Carlo 72 achevé avec 4 pneus de 4 marques différentes ! La réussite a aussi été du côté de l'italien

Alfredo Fagnola, 3e du Sanremo 74 pour son unique course en Mondial avec l'Opel ! Son compatriote Paolo Isnardi surprendra aussi (9e en 74 et 10e en 75) tandis que le célèbre metteur au point de Fiat et Lancia, Giorgio Pianta ne verra jamais le port de Monaco en deux Monte-Carlo (72 et 73). Prisée en Suède également, l'Ascona a été menée à la 8e place du RAC

73 par Lars Carlsson sous les couleurs Irmischer Tunning. Sur une version automatique, Lillebror Nasenius s'est, lui, classé 12e du Monte-Carlo 73 alors que Gunnar Blomqvist a toujours réussi à finir (6e RAC 73, 13e Autriche 73). Satisfaction également pour Björn Waldegård aux 1000 Lacs 74 (10e) pour son unique expérience en Opel. Leur voisin Norvégien Erik

Aaby a fait encore mieux : 8e aux 1000 Lacs 75 et 5e au RAC ! Spécialiste de la marque à l'éclair, le Portugais Manuel Queiroz Pereira (dit Mêqêpê !) n'a enregistré qu'une 7e place comme résultat marquant lors du Portugal 73. Certains n'ont connu que des abandons avec l'Ascona A : Bruno Saby (1000 Lacs 74), Achim Warmbold (avec Todt au Portugal 74), Jacques

Régis (Pologne 73), Tony Carello (Sanremo 73), Guy Chasseuil (Corse 75) ou Tony Fall (Portugal et RAC 74)... D'autres ont, en revanche, obtenu de superbes résultats : Georg Fischer (8e Sanremo 75), Jean-Louis Barailler (25e du Sanremo 73, 16e du Tour de Corse 73), Christian Dorche (12e Sanremo 73), Antti Ojanen (5e 1000 Lacs 73), Ulf Grönholm (6e 1000 Lacs 73)...



©DPPI/MCKLEIN

## LA VICTOIRE D'UNE OPEL ASCONA A EN MONDIAL



©DPPI/MCKLEIN

ACROPOLE 1975

1. Röhrl-Berger (Opel Ascona 1,9 SR), 9h20min36s
2. Siroco-Andriopoulos (Alpine Bertinette 1800), à 35min42s
3. Koumas-Dimitriadis (Mitsubishi Galant), à 2h15min17s





## WALTER RÖHRL

**Date de naissance :** 7 mars 1947 à Regensburg (Allemagne) **Début en rallye :** 1970 sur Fiat 850 **Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Commodore GS/E (ab) **Nombre de rallyes en Mondial :** 75 **Victoires en Mondial :** 14 (1ère à l'Acropole 1975 sur Opel Ascona A) **Titres :** Champion du monde 1980 (Fiat 131 Abarth) et 1982 (Opel Ascona 400). Champion d'Europe 1974 (Opel Ascona 1,9 SR) **Courses avec l'Opel Ascona A :** l'Allemand dispute les saisons 73, 74 et 75 avec l'Ascona. Auteur d'une dizaine de succès en Europe, il décroche le titre 74 avec cette auto avant d'offrir à Opel sa première victoire mondiale lors de l'Acropole 75.

### **As-tu apprécié de passer de la Commodore à l'Ascona ?**

La Commodore n'était pas vraiment une voiture de course. Grosse et lourde, elle avait un bon moteur, mais pas de freins ! Avec seulement 122 chevaux, ma première Ascona n'était pas très impressionnante. Au Lyon-Charbonnières 1973, j'avais signé un temps sous les 30 minutes dans le Moulinon, ce qui était nouveau pour une Groupe 1 !

### **Avais-tu participé à la mise au point de l'Ascona A ?**

Non. La Groupe 1 n'était pas une voiture officielle. Elle avait été développée par Irmscher. Pour la Groupe 2, le Suédois Lars Carlsson a effectué les tests. Les voitures étaient assez basiques et les différences entre Groupe 1 et Groupe 2 se limitaient à quelques points comme de plus gros freins ou les ailes larges. Le développement n'était pas très difficile.

### **As-tu bénéficié de trois programmes officiels avec l'Ascona ?**

En 1973, je courais pour Irmscher, qui ne possédait pas des moyens extensibles. Pour 74 et 75, j'étais sous contrat avec l'Opel Euro Dealer Team, ce qui signifiait une assistance plus importante, davantage de mécaniciens...

### **Tu n'as peut-être jamais autant voyagé que durant ces trois saisons ? Étais-tu préparé à ça ?**

Moi qui n'aimais pas bouger... Je m'y suis fait ! Comme je disputais le Championnat d'Europe, je suis en effet allé dans de très nombreux pays et je n'étais pas souvent à la maison. En plus, certains déplacements s'effectuaient par la route. Alors que mon copilote prenait l'avion, c'est moi qui conduisais la voiture de test jusque sur les

épreuves ! Pour la Roumanie, il fallait compter 2 000 km !

### **Normalement, c'est les copilotes qui font le travail ingrat ! Tu avais signé le mauvais contrat ?**

(hilare !) C'est tout à fait ça !

### **Est-ce que le fait de devenir pilote officiel a changé ta vie ?**

Définitivement ! Avant d'être rémunéré pour piloter, mon salaire était tout à fait correct. Il a augmenté quand j'ai couru pour Irmscher, puis c'est devenu quelque chose de fantastique pour moi, quand j'ai signé chez Opel à partir de 1974 !

### **Quels étaient les points forts d'une Opel Ascona ?**

Que ce soit en Groupe 1 ou en Groupe 2, l'Ascona était vraiment très solide. Elle était également facile à piloter. En Groupe 2, nous avons d'abord eu 155 chevaux, puis le moteur Crossflow de 180 chevaux est arrivé en septembre 73. C'était suffisant et son couple était efficace pour rouler vite. Cette auto a compté dans ma carrière, car elle était plaisante à conduire et j'ai obtenu plusieurs bons résultats avec.

### **Elle correspondait à ton pilotage ?**

A cette époque, je n'avais pas encore de style particulier. Je faisais donc comme les autres et l'Ascona s'y prêtait très bien !

### **Avait-elle des défauts particuliers ?**

La boîte de vitesses causait parfois quelques soucis. Les ennuis de fiabilité que j'ai eus avec l'Ascona ne sont rien par rapport à ce que j'ai vécu sur la Kadett qui lui a succédé ! Cela a été une des périodes les plus difficiles de ma carrière.

### **Gardes-tu un souvenir particulier de ta victoire à l'Acropole 1975 ?**

Je découvrais l'épreuve et les habitués me disaient que c'était très difficile et qu'il fallait beaucoup d'expérience pour réussir. Favorites, les Stratos de Waldegård et Pinto ont eu des soucis, mais auparavant nous étions parvenus à faire jeu égal. Björn m'a ensuite raconté que, lors d'une spéciale sur asphalte où il partait derrière moi, il était certain de me battre. En voyant mes traces, il était sûr de me trouver sur le toit au prochain virage... mais ça ne s'est pas produit ! Je n'ai pas été marqué par cette victoire parce que c'était ma première en Championnat du monde, mais plus par son déroulement et par le fait que je n'avais rien prévu comme habits pour la remise des prix à Athènes ! J'ai dû emprunter des trucs à droite et à gauche !

### **Tu as aussi remporté le titre européen avec l'Ascona. Était-ce une belle satisfaction ?**

C'était le prix le plus important pour les pilotes à l'époque. Et puis battre des gars comme Munari ou Pinto procurait un sentiment agréable. Cela ne m'a pas empêché de ne pas assister à la remise des prix à Paris. Je n'y suis d'ailleurs jamais allé !

### **Même pas en 1980 ou en 1982 ?**

A partir de 1973, j'ai souvent été invité à cette cérémonie, mais j'ai toujours refusé. Jean-Marie Balestre, le président de la fédération disait alors : "Et bien sûr, cette année encore, Monsieur Röhrl n'est pas là !" (rire)

### **Quels souvenirs te laisse cette période des années 70 ?**

Les rallyes étaient non seulement plus longs, mais aussi bien plus difficiles, car les routes étaient moins bien entretenues que maintenant. Pour moi, cela reste la vraie période du rallye, celle où on pouvait utiliser des voitures comme cette Ascona, l'Escort, la Datsun 1600SS... Elles n'étaient pas spécialement faites pour le rallye contrairement à ce qui est venu après, la Stratos, la 131. Au départ, le but était de démontrer la fiabilité d'une voiture. Ensuite, c'est la vitesse qui est devenue primordiale.

# INTERVIEW **WALTER RÖHRL**

ALORS QU'IL N'EST QU'AU DÉBUT DE SA CARRIÈRE, WALTER RÖHRL FAIT DÉJÀ PREUVE DE TALENT... ET DE CARACTÈRE ! REMPORTANT SES PREMIERS SUCCÈS EN CHAMPIONNAT D'EUROPE AVEC L'OPEL ASCONA A, L'ALLEMAND DEVIENT CHAMPION D'EUROPE 74, MAIS IL REFUSE D'ASSISTER À LA REMISE DES PRIX À PARIS !





Safari Rally 1976, Rauno  
Aaltonen n'ira pas au bout  
au volant de sa Kadett GT/E.



LA VOITURE DE RALLYE PAR EXCELLENCE

# OPEL KADETT GT/E

AVEC SES DIFFÉRENTES VERSIONS, SA FACILITÉ DE PRÉPARATION ET D'EXPLOITATION, SES PERFORMANCES REMARQUABLES ET LE SPECTACLE QU'ELLE OFFRAIT, L'OPEL KADETT GT/E SYMBOLISE SUPERBEMENT SON ÉPOQUE. SI LE MANQUE D'IMPLICATION D'OPEL L'A CONDAMNÉE À UN PALMARÈS PEU GLORIEUX, ELLE S'EST BIEN RATTRAPÉE GRÂCE AUX PRIVÉS QUI L'ONT BIEN FAITE GLISSER JUSQU'AUX VICTOIRES DE CLASSES.

**A**u sein de la gamme Opel, la première voiture à hériter de nom de Kadett sort des chaînes en 1937. Après la guerre, la Kadett A perpétue la lignée, puis la B et la C. Cette dernière apparaît en août 73. Plusieurs variantes sont alors disponibles. Il faut ensuite attendre jusqu'au mois d'août 75 pour voir la gamme s'enrichir d'une réelle version sportive, la GT/E. Les qualités de cette dernière l'imposent immédiatement comme une excellente base pour courir. Le slogan publicitaire de l'époque "une voiture de rallye pour tous les jours" renseigne sur la volonté de la marque à l'éclair. D'abord proposée avec une boîte de vitesses à 4 rapports, celle qui est vendue avec une décoration bicolore agressive, reçoit en option une boîte 5 qui se généralise à partir de 1977. La même année, une version baptisée "Kadett Rally" est inaugurée. Résolument tournée vers la course, elle est moins chère et plus dépouillée qu'une GT/E. Pour faire face à la concurrence de la Golf GTi, Opel lance en 1979 une version dotée d'une suspension arrière offrant une meilleure tenue de route (amortisseurs télescopiques Bilstein) et d'un moteur développant 113 ch. Très rapidement,



Jean-Louis Clarr reste le Pape de la Kadett GT/E en France.

Opel produit suffisamment de Kadett GT/E (5 000 voitures) pour que son "Chariot" soit homologué en Groupe 1. L'homologation en Groupe 2 est également possible et il y aura même des Kadett Groupe 4. Dès la fin de la saison 75, les premières GT/E apparaissent en compétition. C'est le début d'une longue et belle histoire.

## "L'USINE" PATAUGE, LES PRIVÉS S'ÉCLATENT

**D**ès les premières apparitions de l'Opel Kadett GT/E en compétition à la fin de la saison 1975, il est clair que chez le constructeur allemand, on n'a pas retenu les leçons des erreurs faites avec l'Ascona A. Même si elle propose dans sa gamme un modèle "prêt à courir", la marque n'a pas changé sa philosophie. Elle veut toujours à la fois que la compétition lui permette de s'offrir une image dynamique, mais dans le même temps, elle refuse de mettre les moyens nécessaires pour y parvenir ! Même si des voitures sont construites dans le minuscule département dévolu à la course au sein de l'usine de Rüsselsheim, Opel laisse les préparateurs et les importateurs gérer les participations en Mondial. Une fois encore, plusieurs projets se développent et se concurrencent avec d'un côté Günther Irmischer et de l'autre le Swedish Dealers Team. Si la Kadett possède d'excellentes aptitudes intrinsèques, elle n'a en revanche pas assez été développée ni fiabilisée. Les pièces qui auraient dû casser en tests, le font en course et la remplaçante de l'Ascona A enregistre une série record d'abandons. La situation est surtout intolérable pour les équipages sensés viser le podium, car chez les amateurs, la Kadett plaît beaucoup et gagne ! Ses différentes motorisations offrent une puissance généreuse et ses suspensions efficaces en font une redoutable voiture de rallye. Les Groupe 1 et 2 deviennent ses terrains de jeux favoris et de très nombreux espoirs vont se révéler à son volant.

## "CHARIOT" DE COURSE

**F**acile d'accès, l'Opel Kadett GT/E a connu un véritable plébiscite à partir de 1976. Pilotes confirmés (Henri Gréder...) et surtout jeunes talents ont utilisé la GT/E. Dans le désordre, les Français Yves Loubet, Christian Lunel, Dominique de Meyer, Alain Oreille, Alain Viano, Jean-Sébastien Couloumiès, Christian Dorche, Bernard Béguin, Jean-Jacques Enjalbert, Francis Serpaggi, "Tchine"... et bien d'autres ont évolué ponctuellement en Mondial ou dans le Championnat de France. Même l'ancien ministre Philippe Douste-Blazy a couru le Monte-Carlo 77 (abandon) sur une GT/E ! La voiture allemande n'a pas uniquement plu dans l'Hexagone. Dans les autres pays européens, la liste des pilotes l'ayant pilotée s'allonge : les Belges Guy Colsoul, Jean-Louis



Pour sa seule course mondiale au volant de la Kadett GT/E, Tony Pond donne le premier bon résultat à la voiture en prenant la 4e place du RAC 1975.

Dumont, Patrick Snijers, les Italiens Federico Ormezzano, Fabrizia Pons, Dario Cerrato, Antonio Fassina, Amilcare Ballestrieri, le Finlandais Ulf

Grönholm, le Suédois Lars Carlsson (6e en Suède 76, 10e Monte-Carlo 77), l'Autrichien Sepp Haider, l'Allemand Jochi Kleint, l'Anglais Brian Culcheth ou encore le Portugais "Mêqêpê" sont quelques-uns des concurrents ayant marqué de leur empreinte les rallyes des années 70-80.

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne  
Soupapes : 8  
Emplacement : longitudinal avant  
Alésage x course : 93 x 69,8 mm  
Cylindrée : 1 897 cm<sup>3</sup>  
Distribution : arbre à came en tête  
Alimentation : injection électronique  
Puissance maxi : 105 ch à 5 400 tr/min  
Taux de compression : 9,2  
Couple maxi : 15,2 mkg à 4 600 tr/min  
Rapport poids/puissance : 8,71 kg/ch

### CHÂSSIS

Carrosserie : berline 2 portes

### TRANSMISSION

Transmission : propulsion  
Boîte de vitesses : mécanique à 4 rapports

### SUSPENSIONS

AV : doubles leviers  
AR : essieu rigide, ressorts

### FREINS/DIRECTION


AV : disques  
AR : tambours  
Direction : crémaillère

### PNEUMATIQUES

AV et AR : 175/70 HR13

### DIMENSIONS

Empattement : 2 395 mm  
Longueur : 4 120 mm  
Largeur : 1 580 mm  
Hauteur : 1 280 mm  
Voie AV : 1 300 mm  
Voie AR : 1 299 mm  
Poids : 915 kg



LE SLOGAN PUBLICITAIRE DE L'ÉPOQUE  
POUR LA GT/E ÉTAIT : "UNE VOITURE DE  
RALLYE POUR TOUS LES JOURS"

# LES PRINCIPAUX PILOTES QUI ONT CONDUIT



## HANNU MIKKOLA +

**Date de naissance :** 24 mai 1942 à Joensuu (Finlande)  
**Début en rallye :** 1962 sur Volvo PV 544  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Ford Escort RS 1600 (4e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 123  
**Victoires en Mondial :** 18 (1ère aux 1000 Lacs 1974 sur Ford Escort RS 1600)  
**Titres :** Champion du monde 1983 (Audi Quattro). Champion de Finlande 1974 (Ford Escort). Champion d'Angleterre 1978 (Ford Escort)

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 Recruté pour disputer le Monte-Carlo 76, le Finlandais subit le manque de fiabilité de sa monture.



©DPPI

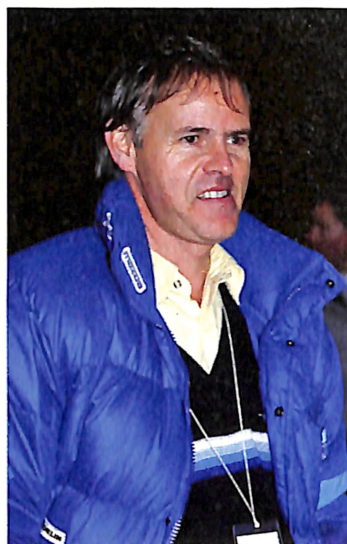
©DPPI

## WALTER RÖHRL

**Date de naissance :** 7 mars 1947 à Regensburg (Allemagne)  
**Début en rallye :** 1970 sur Fiat 850  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Opel Commodore GS/E (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 75  
**Victoires en Mondial :** 14 (1ère à l'Acropole 1975 sur Opel Ascona A)  
**Titres :** Champion du Monde 1980 (Fiat 131 Abarth) et 1982 (Opel Ascona 400). Champion d'Europe 1974 (Opel Ascona 1,9 SR)

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 A partir du Sanremo 75, il troque son Ascona 1,9 SR contre une Kadett GT/E. Il n'y gagne pas au change puisqu'en trois saisons, il dispute dix courses et n'en termine qu'une seule, au Monte-Carlo 76 (4e) ! Excédé, il finit par quitter Opel pour Fiat au milieu de la saison 1977.

©DPPI



## ACHIM WARBOLD

**Date de naissance :** 17 juillet 1941  
**Début en Mondial :** Portugal 1973 sur BMW 2002 (Abandon)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 27  
**Victoire en Mondial :** une, Au Rallye Autrichien des Alpes 1973 sur BMW 2002

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 En 1978, disposant d'une Groupe 2 bien plus fiable que la Groupe 4 des années précédentes, l'Allemand obtient deux 5e places au Portugal et à l'Acropole.

## RAUNO AALTONEN +

**Date de naissance :** 7 janvier 1938  
**Début en rallye :** 1956  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240Z (18e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 25  
**Victoire en Mondial :** 0  
**Titre :** Champion de Finlande 1961 et 1965. Champion d'Europe 1965 sur Mini Cooper

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 Déjà peu verni avec l'Ascona A, le Finlandais connaît trois abandons en trois courses avec la Kadett : RAC 75-76 et Safari 76 !



©DPPI

## TONY FALL

**Date de naissance :** 2 mars 1940 à Bradford (Angleterre). Décédé le 1er décembre 2007 d'une attaque cardiaque  
**Début en rallye :** sur Mini  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Datsun 240Z (8e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 11  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 Engagé sur une Kadett au Maroc 76 (avec le Taurus Opel Team !) et au RAC 76, il abandonne à deux reprises.



©DPPI



## TONY POND

**Date de naissance :** 23 novembre 1945. Décédé le 7 février 2002  
**Début en rallye :** 1967 sur Mini Cooper  
**Début en Mondial :** RAC 1974 sur Opel Ascona (ab)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 28  
**Victoire en Mondial :** 0

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 Lors de sa seule expérience avec cette auto en Mondial, il signe le premier bon résultat de la voiture avec une 4e place au RAC 75.

## JEAN-PIERRE NICOLAS

**Date de naissance :** 22 janvier 1945 à Marseille (13)  
**Début en rallyes :** 1964 sur Dauphine 1093  
**Début en Mondial :** Monte-Carlo 1973 sur Berlinette (3e)  
**Nombre de rallyes en Mondial :** 40  
**Victoires en Mondial :** 5 (1ère au Tour de Corse 1973 sur Berlinette)  
**Titre :** Champion de France 1971 (Berlinette)

**Courses avec l'Opel Kadett GT/E :**  
 Si ses trois premières courses avec la Kadett (Sanremo et Corse 76 puis Monte-Carlo 77), se soldent par des abandons, il prend aussi la 7e place du Tour de Corse 78, remportant le Groupe 2.



©DPPI